

Выпуск № 3/2016

АЭРОКРЫМ

НЕВОЗМОЖНОЕ - ВОЗМОЖНО!

КУБОК РОССИИ СЛА-мото 2016

ТАБАСКО - РЕКОРД РОССИИ

КРЫМ - КАВКАЗ - КРЫМ

АЭРОСТАТ клуб





ФОТИ

ВИННЫЙ ДОМ

Генеральный партнёр по спорту сверх

ООО "Винный дом ФОТИСАЛЬ" - современное винодельческое предприятие, занимающееся производством виноградных вин различной категории, является предприятием полного цикла, начиная от первичной переработки винограда и заканчивая розливом готовой продукции.

Предприятие расположено в одном из красивейших уголков Крыма, на юге центральной части Бахчисарайского района, в селе Танковое.

От Танкового, через каньон, к селу Голубинка (Foti Sala/

Фоти Сала - историческое название до 1945 года) проходит дорога с невероятными пейзажами. По названию этого села, некогда был выделен Фотисальский район, а название его связывают с именем святого Фотия (греч. Φώτιος), в честь которого в селе был построен храм. Именно там русло реки берет свое начало и пересекает продольную долину между Главной и Внутренней горными грядами Крымских гор, образуя Фотисальскую котловину.



Сютренская крепость,
окрестности Фотисаль

Предприятие находится у подножья Второй Гряды Крымских гор, там где берет свое начало горная часть Бельбекской долины, на правом берегу реки Бельбек, которая прорезала грандиозный Бельбекский каньон (Бельбекские ворота). Через Танковое по каньону проходит трасса Бахчисарай - Ялта, минуя г. Ай-Петри, по которой до Ялты всего 69 км.

Бывшее название с. Танковое - Биюк-Сюрень (до 1945 г.), что происходит от расположенной в 3-х километрах от села Сюйренской крепости, основанной византийцами VI-X вв. На соседних с крепостью скалах расположены горный монастырь и античные винодавильни.

Бахчисарайский район - край пещерных городов, вдоль Внутренней гряды Крымских гор на ее склонах и плато расположены знаменитые пещерные города

САЛЬ

*Вино - память солнца,
живущая в бутылке*

*Евгений Ханкин,
литератор*

Финал Кубка России 2016 лёгкой авиации

Крыма: Бакла, Чуфут-Кале, Тепе-Кермен, Качи-Кальон, Мангуп-Кале и Эски-Кермен. Вокруг них встречается множество других средневековых памятников: укреплений, монастырей, руин стен и башен, но везде обязательно присутствуют рукотворные пещеры, а в них история освоения человеком этой территории и конечно же - вековая история становления Крымского Виноделия.



Тарапаны – античные винодави́льни
Долина Бельбек

Считается, что Крымское Виноделие своими корнями восходит ещё к античности, то есть к периоду с VI в. до н. э. по IV в. н. э. Есть целый ряд косвенных свидетельств того, что древние обитатели Крыма - тавры занимались виноградарством и виноделием задолго до появления в этих местах греков. Например, слово тарапан - виноградодави́льня имеет таврское происхождение. Становление виноделия в Крыму чаще относят к периоду эллинской культуры. В средневековье греки-эллины, используя те самые тарапаны, производили столь много вина, что его хватало и на собственные нужды, и на экспорт.

Предприятие оснащено технологическим оборудованием для первичного и вторичного виноделия:

- Линия приемки и переработки винограда мощностью 120 тонн в сутки. Общее количество принятого винограда за сезон с учетом сортов и кондиций достигает 7 200 тонн. Оборудования для обработки виноградного сула, брожения по «Белому» и по «Красному» с контролем температуры брожения, что позволяет получать великолепные по органолептике виноматериалы.
- Производственным комплексом «Вторичного виноделия» с 3-мя линиями розлива тихих вин, изобарической линией розлива шампанских и игристых вин.
- Максимальная производственная мощность предприятия – 1 700 000 бутылок вина в месяц (V - о, 75 л.)
- Производственные мощности размещены в помещениях общей площадью 5 378,3 кв.м, и оснащены современным оборудованием фирм VELO (Болгария), Technibag (Франция), I.B.T, Manzini, Liverani и Cadalpe (Италия).

Россия, Республика Крым, Бахчисарайский р-он, с. Танковое, ул. Садовая 2
Центральный офис: г.Симферополь, ул. Некрасова 16
Тел. (0652) 54-42-47 e-mail: Fotisal@mail.ru

КУБОК РОССИИ СЛА-МОТО 2016 В КРЫМУ

10-25 сентября 2016 года
геоточка ТАБАСКО

(все классы)



Очень путные заметки

Небо зовёт в Крым

Предыстория

Вообще-то осенью 2016-го мы собирались ехать вовсе не в Крым. Еще в прошлом году на Чемпионате России по спорту сверхлёгкой авиации (СЛА) под Лугой (Ленинградская область) вологодские пилоты крепко сдружились с дальневосточниками. Дмитрий Усольцев, Виктор Сарафанов настойчиво приглашали в гости посмотреть на прекрасные и такие далекие от Севера России места, помыть ноги в Тихом океане, полетать на парашлане над сопками. Так настойчиво, что мы решили: в сентябре 2016-го летим во Владивосток! Президент ВОО ФСЛА Н.П.Хохлов не раз обзвонил всех своих пилотов.

Идея пришлась многим по душе. И на очередном заседании Вологодской областной федерации СЛА записали это решение. Команда подбиралась неплохая. Конечно, в нее вошли самые активные: Николай Хохлов, Михаил Каберов, Василий Клепиковский, Михаил Стрекаловский, Владимир Черенков, Николай Вьюшков. В общем, в июле мы уже планировали искать недорогие авиабилеты до Владивостока.

Но наступил июнь, и вологжане поехали на чемпионат Северо-Западного федерального округа под Лугу, в гости к замечательному пилоту и основателю экстримфеста и клуба «Луга-Экстрим» Александру Федулову. Съездили удачно - победили. И, конечно же, стали собирать рюкзаки на чемпионат России по спорту СЛА в Уфу.

Как обычно бывает, каждое такое мероприятие - это не только полеты и новые рекорды, но и новые знакомства. На аэродроме Первушино под Уфой рядом с нашим шатром разбил свою палатку пилот из Крыма Алексей Цигура, наш старый знакомый по Чемпионату России 2015 года, где он победил в классе "аэрошюты".

В Башкирию Алексей приехал с женой Ольгой и двумя детишками. Получилось, что крымчане стали нашими соседями на целых 12 дней. Знакомство быстро переросло в дружбу - ведь столько времени провели вместе и в воздухе, и на земле. Мы реально зауважали Алексея, не побоявшегося в такую дальнюю даль приехать со всем семейством. Ольгу зауважали вдвойне: она не только была штурманом у мужа, но в полевых условиях готовила щи да кашу, не жаловалась на трудности, а молча улыбалась.

Песнь о шатре

Пару слов просто необходимо сказать о нашем шатре. Ему уже десять лет, и служит он пилотам на всех выездах и тусовках под открытым небом верой и правдой.

Сшит Олегом Кушлевиным из Москвы. Не раз уже заштопан. Но с честью выдерживает дальние и не очень путешествия. Так вот, наш шатер - это настоящий талисман Вологодской федерации. Вместе с нашим флагом он объехал всю Вологодчину, соседние регионы, не раз давал нам кров на экстримфесте под Лугой, четырежды участвовал вместе с нами в чемпионатах России. Синекрасно-желтый талисман спасает от ро-



сы в июне, жары в июле, от дождя в августе. И если внутри него поставить палатки, то и спать не холодно в них, и осадки не страшны. Короче, вы поняли: свой шатер мы любим. И он просто притягивает хороших людей. Вот специально заметьте: если на любые соревнования или тусовки приехали вологжане со своим шатром, к бабке не ходи – вечером все соберутся именно там. И закипит чайник, на круглом красном столе откуда-то прямо как из-под земли появится разная снедь, народ начнет травить байки, а потом дружно попросит Михаила Каберова расчехлить гитару. По традиции Михаил сначала споет наш вологодский гимн пилотов, автором которого является он сам, потом зазвучат песни про небо, полеты, парашюты, самолеты, ну, и как водится, про любовь. К небу, конечно же, к небу!

В Первухине Алексей Цигура частенько заглядывал в наш шатер на огонек. И хотя был ближайшим соперником вологодского экипажа в классе PL-2, бывало, советовался по метеоусловиям, обсуждал предстоящий день, рассказывал о своей жизни, об Ассоциации спортсменов Крыма. Говорил о том, какие дружные у них ребята, умелые пилоты, какое небо над Крымом. Слушали мы и завидовали. Вологжанин Михаил Каберов не раз бывал на горе Клементьева, летал свободником, поэтому знал, какие там бывают ветра, какая непредсказуемая порой в горах погода. Но зато как интересно! Разговор двух пилотов зачастую перерастал в общие мечты – встретиться в Крыму и вместе полетать. В общем, как говорится, зацепило.

Незаметно пролетели дни чемпионата. На

пьедестале почета вологодский экипаж занял высшую ступень, крымский – вторую. Во время прощального ужина Цигура спросил новых друзей:

-Так в Крым приедете? На Кубок России?

-Да у нас уже планы на сентябрь сверстаны, собираемся на Дальний Восток, - ответили они.

- Но смотря, как звать будешь...

-Звать буду хорошо, - пообещал Алексей.

Сборы были недолги.

И правду сказать, зерно упало на благодатную почву. Всю дорогу из Уфы домой вологжане говорили о предстоящем Кубке, о том, как здорово было бы поехать в Крым, посетить исторические и дорогие сердцу каждого парашютиста места на горе Клементьева, встретиться с новыми друзьями-крымчанами, полетать в совершенно иных условиях предгорья и гор, да просто в море искупаться в бархатный сезон!

Но до сентября было еще далеко, и не было у нас стопроцентной уверенности, что Кубок пройдет именно в Крыму. Просто мы тогда еще плохо знали Алексея Цигуру! У него-то эта уверенность была на двести процентов! И первый звонок от Алексея догнал вологжан еще в дороге: ну как, собираетесь к нам приехать?

Скажу, что это был первый звонок, но далеко не последний. Алексей приглашал напористо и дружелюбно, так, что отказаться не было ни малейшей возможности. И ведь знал, на что давить! Словом, пришлось звонить Усольцеву во Владивосток, сообщать, что мы к нему в сентябре не летим и приглашать его ... тоже в Крым.

В ежедневных делах и вечерних тренировок



ках на взлетном поле пролетел август. Мы потихоньку начали паковать рюкзаки и созваниваться с пилотами из других регионов, чтобы представлять, на какую борьбу рассчитывать, примерно к чему готовиться. Михаил Каберов у себя на работе написал заявление на очередной отпуск, и оно руководством было одобрено.

Проложили маршрут, посчитали, сколько придется добираться до села Великое (рядом с геоточкой Табаско) с учетом переправы, остановок и ..прицепа: разрешенная скорость на трассе с прицепом – 70 км в час! Получалось почти 2400 км и 40 часов в пути! Выезжать решили 8-го поздно вечером, чтобы Москву проехать до серьезных пробок.

Вроде все складывалось удачно.

7-го утром позвонил Михаил и сообщил, что у него проблемы: на работе грядет серьезная проверка, и его отпуск оказывается под вопросом. Что, мы не едем????!!!!

И все же вечером решили загружать прицеп. На всякий случай брали полный комплект: шатер, палатки, спальники, газовую плитку, воду, годовой запас чая и кофе. В первую очередь, конечно, загрузили паралёт. Он и занимает практически все место в прицепе.

Наступило 8 сентября, мы сидели на собранных сумках и не знали, что нас ждет вечером. Снова позвонил Алексей Цигура, подбодрил и решительно сказал:

- Ждем вас обязательно!

Нам оставалось только кивнуть в ответ. А вечером! Вечером Михаил сообщил: все-таки едем! Быстренько покидали остатки сумок в машину, заехали в магазин настоящих вологодских товаров – за подарками Крыму, и вперед!

Моря нежное дыхание

Великое дело круиз - контроль! Выставляешь машине разрешенную на трассе скорость – отдыхай себе за рулем! Превышать скорость – себе дороже. Потому что камеры фиксации нарушений правил ПДД на каждом шагу. А путь у нас неблизкий, штрафов при желании можно нахватать на месячную зарплату. ..

Москву проскочили в ранних сумерках, когда основная масса народа еще мирно спала. Ехали без приключений, останавливаясь лишь на заправках – машинку покормить да себе любимым взять френч-дог и капучино. Проезжая мимо арбузных бахчей, не смогли удержаться, купили арбуз и дыню, ведь к нам на север эта вкуснятина приезжает недоспелой, а тут все

созрело на корню! Арбузная сладость добавила настроения и сил, ведь впереди почти сутки дороги.

Моредохнуло на нас в Темрюке, когда его вовсе не было видно, но ни с чем не сравнимая свежесть пробивалась даже сквозь закрытые окна машины. После Голубицкой не раз замечали на берегу палатки, машины с прицепами, ветроуказатели, и было подозрение, что туда приехали братья-парашютисты полетать на бризе. Михаил взял с собой (так, на всякий случай!) подвеску и свободное крыло и вслух мечтал, как мы сейчас остановимся и летаем.

Но тут звонок Алексея Цигуры вывел из поднебесных мечтаний: насуже всю ждали на аэродроме «Табаско».

Пересыпь, Кучугуры, Ильич – и вот, наконец, обозначение «Порт Кавказ» и большая стрелка влево – на паромную переправу. Хотя и подъехали к ней мы довольно рано, около 6 утра, но немного волновались, начитавшись в интернете отзывов, как люди стоят в очередь по целому дню, чтоб проехать в Крым. К нашей радости, очереди практически не было. 5 минут ожидания у кассы, 15 минут в накопителе перед погрузкой – и мы уже на пароме, через 20 минут будем в Крыму!

Если мои товарищи-пилоты бывали на этой благословенной земле не единожды, то для меня лично путешествие в Крым было впервые, поэтому особенно волнительно. В душе я ждала каких-то чудес, вглядываясь в керченский берег, пытаясь рассмотреть строительство грандиозного моста через пролив, обходя громадный паром. Знаете, предчувствия меня не обманули!

В Крыму, со всех сторон окруженном морем, удивительно неповторимый климат, настолько благотворно казывающийся на людях, что мы тут же позабыли о своих прошлых травмах, об усталости, о болячках и повседневных заботах, хотелось побыстрее встретиться с пилотами и полетать. Трасса Керчь-Симферополь оказалась старой, но во многих местах шел капитальный её ремонт. Навстречу попадали целые колонны военной техники, по информации радио мы знали: здесь только что прошли учения сухопутных войск. Много шло навстречу и машин с московскими номерами, видимо, люди массово уезжали из отпуска домой. Поэтому, кстати, и на переправе не было очереди: сезон подходил к концу.

Феодосия, Старый Крым – и тут мы прочно



встряли в пробку! Позвонили Алексею Цигуре – наверняка есть какие-то объездные пути. Так и вышло, он подсказал, что надо свернуть вправо в сторону Золотого Поля. Дорога оказалась пустынной, но ничуть не хуже основной трассы. Проехали почти у подножья Белых Гор, похожих на старинный замок, вырубленный прямо в камне. Симферополь объехали по окружной, потом Саки, и снова море, а этот раз Евпатория. Перед городом большой лиман, на котором плавают лебеди, а люди останавливаются их покормить прямо с рук. Полюбовавшись на больших белых птиц, двинули дальше. Навигатор сообщил: вот вам и село Великое. А где же аэродром? Да вот он, чуть подальше, в полях, а там и надутые оранжевые пилонны, колдуны, палатки, словом, спортивный городок! Ура! Мы добрались!

Команда собралась на славу!

И очень удачно добрались, как раз к обеду, который мастерски готовила уже знакомая нам Оленька Цигура. На этот раз, правда, ей пришлось кормить не только свое семейство, а почти сотню пилотов, судей, волонтеров. Она с честью справилась!

Поставили шатер, подняли флаг Вологодской федерации и пошли знакомиться. Народ дружно ставил палатки, готовил технику, заодно поглядывая, кто же будет основным соперником. И мы разглядели, что усилия Алексея Цигуры увенчались успехом! На аэродроме Табаско собрались команды 11 регионов России. Плотно представлен Крым. И Дальний Восток в ли-

це Чемпиона России-2016 Виктора Сарафанова (класс PL-1). Прибыл Чемпион России в классе мотопарашу Сергей Хильчук из Воронежа. Три красивых и мощных паратрайка от компании «Sky Trake» выводили на старт основатель компании Юрий Дыбов из Санкт-Петербурга и его воспитанники Антон Пархоменко и Алексей Бураков из Москвы. Отец и сын Рожковские из Майкопа – опытные пилоты, но в соревнованиях российского масштаба участвовали впервые. Вологду представляли Чемпионы России 2016 в классе "паралёт-2" экипаж Михаил Каберов-Николай Хохлов.

Судейская бригада на Кубок приехала весьма солидная: главный судья – судья международной категории Игорь Потапкин, судьи все-российской категории: главный секретарь Ирина Ефремова, руководитель полётов Виктор Бах, Виктор Ткачук, Виктор Планин, судьи первой категории Николай Хорёв, Вера Хохлова, Илья Китаев.

Кто рано встает, тот победу куёт

По приезду в Крым мы поставили будильник в телефонах на 4.30 утра: ровно в пять ачинался брифинг для пилотов, опаздывать на который было просто моветоном. Еще до брифинга хотелось плеснуть в лицо холодной воды из-под крана и успеть выпить кофе, чтоб жизнь вставала в привычную колею. Соревновательные дни были очень плотными. Небо для взлёта утром было открыто всего полчаса: с 6.00 до 6.30. В 10:00 объявляли перерыв, а в 16.30 – снова брифинг, задания и вечерние полёты.



Главный судья соревнований мастер спорта международного класса Игорь Потапкин сам опаздывать не любил и спортсменам расхолаживаться не позволял.

Предупредил сразу: вовремя не возьмешь полётное задание – не подготовишься к старту, не справишься с упражнением. Обещал: будет сложно, напряженно, много маршрутов, которые надо просчитывать заранее и заявлять свое время в главную судейскую коллегию. Как и на Чемпионате России в Башкирии, в Крыму достоверность прохождения маршрутов и взятие точек обеспечивала компания Неоматика. Каждому пилоту был выдан трекер – небольшое устройство, которое передавало сигнал на базовый компьютер: полёт каждого был виден на экране, и менеджер компании выдавал судьям результат по времени прохождения маршрута и взятию заявленных точек.

Небо для полетов было открыто каждый день с 6 до 10 утра и с 6 вечера до темноты, которая падала на землю без предупреждения, как только в начале восьмого заходило солнце. Простым обычным аэродромным упражнениям мешал сильный ветер. Но спортивный задор преодолевал эту временную трудность. Восьмерка, клевер, точность посадки, – все эти упражнения надо было выполнить лучше соперников.

Ветер полету не помощник

В первый же вечер пилоты близко познакомились с крымским ветром. Хотя к вечеру он заметно стихал, не все рисковали стартовать в такую погоду. Ознакомительные полёты показали, что соревнования будут напря-

женные, трудные, а соперничество плотным и весьма серьезным. Предстояло выполнять задания на навигацию (точность прокладки маршрута), маршрут (точность прохождения по заданному маршруту), дерби (полеты на скорость), слалом (восьмерки), точность приземления.

Аэродромные упражнения проходили, как правило, по вечерам, пилотам приходилось очень плотно стартовать и ждать своей очереди в воздухе, чтоб не терять лишнее время, успевать засветло выполнить задачу. Судьи внимательно отслеживали и оценивали каждый полёт, а соперники придирчиво следили за тем, чтобы в протоколах были учтены все допущенные в воздухе ошибки. Наши соперники из Крыма – экипаж Алексей Цигура, Александр Головкин порой обходили вологжан. Буквально наступал на пятки и семейный экипаж Рожковских. Однако впереди были маршрутные полеты, и это обнадеживало.

Первый маршрут представлял собой три луча общей протяженностью более 60 км, по которым нужно было пролететь за определенное время, по определенным точкам. Чем ближе к заявленному времени финишируешь, тем больше отрыв от соперников. Причем в воздухе нельзя пользоваться GPS – телефоны и навигаторы перед стартом опечатывали, а при посадке проверяли сохранность печати.

Геройское

Второй маршрут (упражнение "100 минут") был проложен из Табаско до села Геройское,



где живет наш крымский друг Алексей Цигура. Он с волонтерами и группой поддержки подготовил прекрасное поле для стартов, обозначил его пилонами, так что сверху поле было видно издали, не промахнешься. В 6 утра пилоты стартовали с Табаско, держа курс на Геройское. Судьи быстро собрались и поехали за ними на машинах, чтобы к моменту прилета парашютистов уже быть на месте. Заявленных точек в этом упражнении больше всех взял экипаж Михаила Каберова.

13 сентября. День четвертый.

Гора Клементьева. Коктебель

Еще один маршрут - более 140 км - был проложен из села Геройское до хребта Узун-Сырт (горы Клементьева) вблизи Коктебеля - легендарного для пилотов места, колыбели планеризма в России. И по всему маршруту были расставлены точки, которые пилоты должны были найти на карте и пролететь над ними точно. От этого зависело количество набранных очков. Посадка на горе сама по себе не проста: возле горы воздушные потоки, и справиться с ними может только опытный пилот. А ветер в Крыму днем особенно силен. Тем не менее все стартовавшие экипажи справились с заданием. А вечером на Клемухе (так пилоты меж собой называют эту историческую гору) выполнили упражнение слалом (восьмерка).

Домики для ночлега участникам и судьям предоставили Сергей и Елена Силевичи (Центр планерного спорта «Коктебель»), а о пропитании позаботились неугомонные Ольга Цигура и Марина Коваль.

Конечно, увидеть вблизи Кара-Даг, Коктебельскую бухту, побывать на южном склоне горы Клементьева, с которого стартуют свободники, мечтают все. И нам удалось выбрать на несколько часов из лагеря, чтобы искупаться в теплом море, насладиться горными видами и панорамой Баракольской долины, посетить местный коньячный завод, совершить поездку в сафари-ланч и просто запечатлеть в памяти это великолепие, которое расстиралось перед нами. А вечером после полетов, когда кто-то уже упал на кровать от усталости, наиболее стойкие собрались на костровой поляне в лагере, под треск поленьев Михаил Каберов вспомнил самые лучшие бардовские песни о небе, полетах, парашютах, и ему с удовольствием подпевали, кто как мог.

В темноте, да не в обиде

Возвращаться с Клемухи пришлось, стартовав при сильном боковом ветре и плохой види-

мости, наступал вечер, стремительно темнело. Прогноз погоды на завтра был неутешительным, поэтому откладывать возвращение было просто нецелесообразно. К шести часам вечера с 10 метров в секунду ветер стих до 6-7, и парашютисты взмыли в небо. Посадку на поле возле Геройского экипажи совершали в полной темноте, потому как далеко не все аппараты снабжены фонарями.

Переживаний у судей и организаторов соревнований было более чем достаточно. Все ли долетят? Не будет ли вынужденных посадок? Слава богу, все закончилось благополучно. Чтобы обозначить для пилотов место посадки, группа сопровождения выставила на взлетной полосе несколько автомобилей с включенными фарами дальнего света. Так что все пилоты потом говорили - видно взлетку сверху было прекрасно.

На следующий день - снова аэродромные упражнения, а в заключительный день состязаний - еще один маршрут, с Геройского на Табаско, на призы спонсора - «моторное масло ХАДО».

Итоги. Взгляд со стороны

Думаю, соревнования дали очень многое каждому участнику. Если в первый день пилоты могли проспать утренний брифинг, забыть заявить свое время перед маршрутом или взять незаряженный трекер в карман комбинезона, то к завершению дисциплина и понимание происходящего резко выросли.

Вот что сказал Чемпион России 2016 Михаил Каберов:

- В Крыму, я считаю, сошлись в борьбе очень сильные экипажи. Если внимательно посмотреть протоколы, видишь, что все три экипажа в классе паралёт-2, занявшие призовые места, по очкам идут очень плотно. Разрыв минимальный. Нам, наверно, повезло.

Надо отметить теплый прием крымчан, организацию на хорошем уровне. Были продуманы все мелочи, чтобы люди, на две недели оторванные от дома, не чувствовали неудобства. Не раз приехавшие на соревнования с благодарностью отмечали вездесущего Владимира Ковалю, который не просто все организовал, но и умел быстро разрешить накопившиеся за день проблемы. Прекрасное разнообразное питание, отличная подготовка мест для разбивки лагеря, взлетная полоса, призы и сувениры от спонсоров, завершающий торжественный ужин - все было просто здорово!

До свиданья, благодатный Крым!

Мы снова собираемся на Табаско - ведь Кубок России-2017 вновь пройдет именно там. Вера Хохлова. Вологда-Табаско-Вологда.

РЕКОРД РОССИИ 2016



по количеству воздушных судов авиации общего назначения
на одной площадке

Регистрационный
номер заявки
№ 110916.61.

11 сентября 2016 года
геоточка ТАБАСКО, село Великое,
Сакский район, Республика Крым

Результат: зафиксировано 33 воздушных судна



Паралёт одноместный "Мустанг"
Кашенко Валерий Васильевич,
Крым, пгт. Черноморское



мотопараплан,
Хильчук Сергей,
г. Воронеж



паралёт одноместный "В 2 Крым"
Селезнёв Олег,
Крым, г. Саки



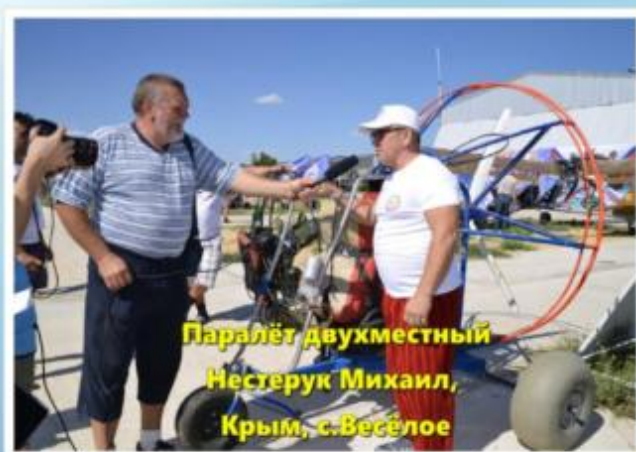
Паралёт двухместный "Стриж"
Рожковский Василий,
Республика Адыгея, г. Майкоп



Паралёт двухместный,
Бураков Алексей,
Крым, г. Бахчисарай

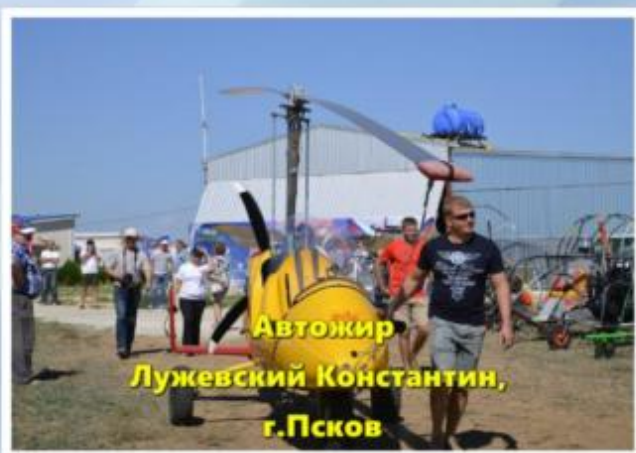


Паралёт двухместный "Скай Байк"
Дыбов Юрий Петрович,
г. Санкт-Петербург





Мотопараплан
Липецкий Василий
Крым, с.Геройское



Автожир
Лужевский Константин,
г.Псков



Дельталёт двухместный
Сервиля Сергей Валентинович,
Крым, г.Симферополь



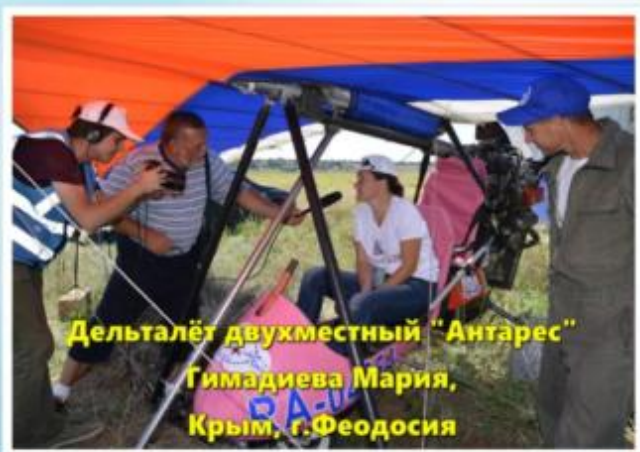
Дельталёт двухместный
Валягин Владимир Александрович,
Крым, г.Симферополь



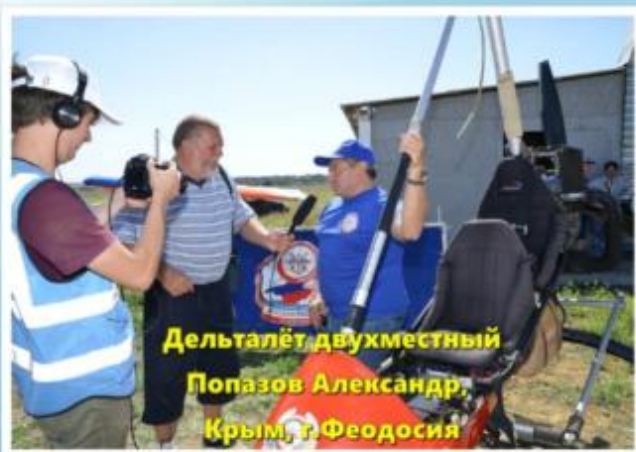
Дельталёт двухместный
Сандецкий Роман Александрович,
Краснодарский край, Тимашевск



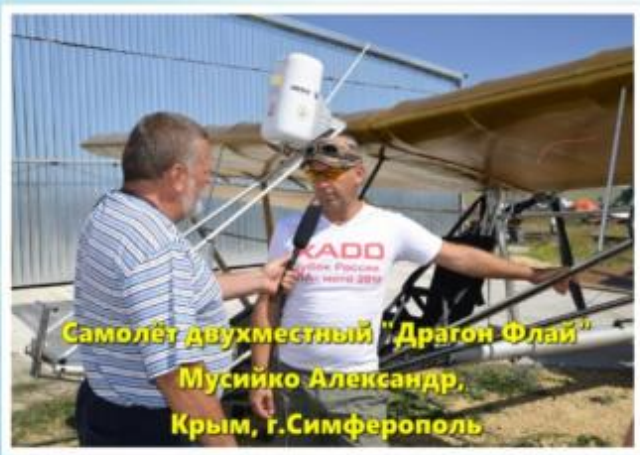
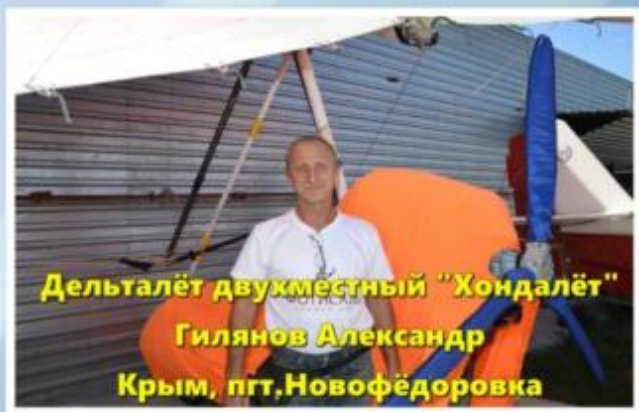
Дельталёт двухместный
Белозёров Сергей,
Крым, г.Бахчисарай



Дельталёт двухместный "Антарес"
Гимадиева Мария,
Крым, г.Феодосия



Дельталёт двухместный
Попазов Александр,
Крым, г.Феодосия



А Э Р О С Т А Т

КЛУБ



Две тысячи шестнадцатый год!

Наконец свершилось! Несколько лет подряд я делал попытки попасть на фестиваль воздухоплавания «Кавказские Минеральные воды – Жемчужина России». Но постоянно что-то мешало этому - то работа, то полеты в Крыму – в 2015-ом проводили Первый чемпионат Крыма.

Каждый год Ненашев Виталий – президент федерации воздухоплавания Ставропольского края приглашал меня поучаствовать в мероприятии. И вот, отбросив все дела, мы («Аэростат-клуб») отправились на Кавказ – отдохнуть, попить минеральной водички, полетать, встретиться с друзьями...

Традиционный, уже 18-й Международный фестиваль воздушных шаров стартовал в Ессентуках 4 сентября. Также в рамках мероприятия прово-

дился 2-й Кубок России по воздушному биатлону – новому виду спорта, изобретенному именно на Кавминводском фестивале. Он позволяет совместить наслаждение от неспешного парения в воздушных потоках с азартом спортивной стрельбы.

Правила воздушного биатлона уже переведены на три языка – английский, польский, болгарский. А в Непале намерены даже провести Кубок Азии.

Суть воздушного биатлона в том, что пилот или член команды, вооруженный лазерным ружьем, в полете стремится попасть в воздушные и наземные цели безопасными лазерными выстрелами. Попадания фиксируют специальные датчики. При этом традиционных воздухоплавательных упражнений никто не отменял. Благодаря спортивному директору Таланову Александру, пилотам пришлось попотеть, выполняя разнообразные задания, как виртуальные, так и на точность пилотирования по целям.

На фестиваль приехало 10 команд из разных регионов России. Я очень рад был увидеть моего старого друга из Польши – Ежи Чернявского, неоднократного Чемпиона Польши, с которым мы знакомы с 1993 года и регулярно встречались на Чемпионатах Европы и Мира.

Организаторы разместили нас в отличном отеле с трехразовым питанием. А самое главное – мечта воздухоплателя - газовая заправка прямо через дорогу.





Полеты проходили над Ессентуками, Железноводском, Пятигорском, Лермонтовым и Кисловодском. Чтобы порадовать местных жителей, старты аэростатов проводили с центральных площадей или городских парков.

Радость была взаимной. С погодой повезло, полеты иногда продолжались до 3,5 часов. Местность потрясающая - горы Машук, Бештау, Эльбрус как на ладони. Очень интересные потоки - иногда после 2-3 часов полета приземлялись на месте старта.

На дни городов – Ессентуков, Пятигорска, - получились потрясающие свето-музыкальные шоу шаров. Изюминкой стал вальс в исполнении аэростатов.

К сожалению, только один полет удалось выполнить в Кисловодске – в Березовской балке.

Шикарное ущелье, по дну которого протекает речка. Очень живописное место. Интересно лететь по дну ущелья и смотреть на скалы, нависающие над тобой с обеих сторон.

В итоге, в результате упорной борьбы нам удалось занять первое место, получить медали, переходящий Кубок Икара и эксклюзивный перстень воздухоплавателя. Время пролетело незаметно. Атмосфера мероприятия получилась очень комфортной, домашней, - спасибо организаторам! Встретились со старыми друзьями, приобрели новых. В общем, из заявленных планов, удалось только полетать. Минеральную водичку пить будем в следующий раз. По крайней мере, на 19-й фестиваль точно ехать придется – Кубок то переходящий, нужно подтверждать.

Сейчас регулярно летаем в Крыму, выполняем учебно-тренировочные полёты – в 2017 году нас ждет Чемпионат России в Великих Луках, кубки России в Белгороде, Кунгуре и на Кавказе.

Приглашаем всех желающих составить нам компанию и принять участие в этих мероприятиях.

Также мы выполняем ознакомительные полёты для всех, кто хочет узнать, что такое воздухоплавание и воздухоплавательный спорт, как проходит полёт на воздушном судне легче воздуха и как он управляется в полете не имея двигателя и рулей.

Информацию о нас и о полетах можно получить на нашем сайте AEROSTAT.CLUB, по телефону: +7 978-047-67-47.

Вместе с нами можно посмотреть на Мир по иному!

Сергей Белорусов, пилот-инструктор



КРЫМ- КАВКАЗ- КРЫМ

Иначе никак и быть не может. Впереди зима, а летом я лечу на Кавказ. Да, это так далеко, через пролив, но это будет летом и есть время привыкнуть к мысли, что можно вот так просто взлететь с Горы и полететь в Пятигорск.

Сергей Николаевич (Шевчук - прим. ред.) тоже полетит туда самолетом и будет оказывать всяческую помощь и поддержку с организацией, а собственно сам полет просто в 3-4 раза длиннее, чем те, что у меня были раньше. И сложнее вероятно... Но тем интереснее.

Уже близятся даты Авиацонно-туристического слета СЛА в Пятигорске, куда и слетятся легкие самолеты и конечно я, пора думать о маршруте, посадках, дозаправках, пора готовить мотодельту к перелету.

Мой незаменимый товарищ и лучший второй пилот прекрасно может ориентироваться по картам. Заблудиться Володя не даст, наш экипаж проверен на Кубке Крыма Сла-мото. И вот мы едем в Евпаторию согласовывать маршрут с Сергеем Николаевичем... Изначально мне казалось, что перелет мы будем лететь вместе, но разные скорости наших аппаратов делают эту затею нереализуемой. Цессна 172 может долететь туда за 5 часов одним перелетом, а мы планируем маршрут исходя из того, что желательно делить его на части по 200-250 км каждая. На frln.ru и аналогичных сайтах нам Шевчук Сергей показывает каким образом прокладывать маршрут и дает основные установки и пароли-явки. Дома мы прорабатываем маршрут, разбивая его на три части. Гора-Адагум, Адагум-Псебай, Псебай-Юца. На подлёте к каждой точке выбираем дополнительно аэродром для дозаправки из резерва в случае встречного ветра.

Мотодельта у меня маленькая, багажного отсека не предусмотрено, поэтому решаем брать с собой минимум вещей, а спальники с палаткой передать в Пятигорск машиной с Сергеем. Но взять с собой помимо основного бака (35 литров) еще и резерв топлива – задача непростая. Удалось заполнить всё пространство обтекателя баклашками с бензином и вышло всего 13 литров резерва. Негусто. И теперь места для вещей не осталось вообще. Будем мыльно-рыльное по карманам рассовывать.

Приближается 8 июня - день перелета – а погода совсем против этой затеи. В прогнозе сильный встречный ветер, дожди, низкая облачность. Володя подготовил распечатанные карты отдельно на каждый этап маршрута, список координат распечатан, использовать будем дельтапланерный прибор **brauniger IQ/GPS**. Он батареек не жрет, в отличие от **Garmin 72** или **76**, которые ранее даже на двухчасовые перелёты приходилось запитывать от прикуривателя. Готовлю мотодельту к перелету. Заменяю порепанный шланг топливной обратки, топливные фильтра, проверяю уровни масла в моторе и редукторе, обслуживаю воздушный фильтр. Ставлю прогревать на холостых, смотрю нет ли подтеканий топлива в местах где только что меняла шланги. Состояние задумчивое, мысли уже далеко там на перелете. Вдруг удар и руку откидывает в сторону, часть пальца оторвана, куча крови. Вот я блондинка, засунула палец в шкив генератора и его провернуло там. Боли нет. О... уже есть и боль и теперь надо срочно ехать пришивать. Несемся с Володей к доктору, расстроена фактом, что лететь мне теперь надо в такой дефектной конфигурации. Открытый перелом пальца с раздроблением фаланги. Ну, ничего страшного. Пальцев 20. Один основной и 19 запасных.



Шлема я отдала мастеру, чтобы интегрировать туда проводное переговорное устройство. Обещал мастер успеть сделать. Лететь без связи – это можно охрипнуть...

Свой спутниковый трекер нам дал Сергей Шевчук и теперь все желающие могут отслеживать нас он-лайн и держать за нас кулаки. Надо только не забывать перед выключением нажимать «ОК», а то поднимется вселенский кипиш с принудительным спасением нас от себя самих.

Погода похожа против, 8-го вылететь не удалось, переносим вылет на утро 9-го. Пролет перелетать предпочитаю ранним утром. Днем над проливом будут сильные нисходянки, да и зрителей много.

И вот в 5 утра 9-го июня мы стартуем на СВ в сторону арабатской стрелки, чтобы потом отклониться на В и пройти керченский пролив севернее переправы километра на 3. В этом месте открытого водного пространства порядка 8 км и еще потом от косы через лиман тоже почти столько же. Такое раннее утро, летим через восточный Крым, а турбуленция досаждаст изрядно. Откуда она взялась в такую рань? Передаю управление Володе, успеваю доложить и отослать кучу смс. Тучи мрачные, ветер встречный, ну и ладно, значит будем заправляться из резерва на той стороне. GPS глючит, какая досада. Он показывает направление не на ППМ, а гораздо правее, видимо сразу на КППМ. Пытаюсь его расколдовать, пока Володя держит курс. Включаю в режиме «go to waypoint», вроде корректно стал показывать. Значит теперь на каждом ППМ надо будет переориентировать его на следующую точку. Странно, раньше я у него таких глюков не замечала.

Хорошо рассмотрели новую трансформаторную подстанцию рядом с Феодосией, новые мощные ЛЭП энергомоста, издали виден строящийся мост. И вот мы подлетаем к проливу. Летим низко, 300 метров над рельефом, но к проливу таки набираю 500 м над морем. Для психологического спокойствия неплохо было бы больше, но нельзя. Отправляю смс в Керчь Сане, который обещал подстраховать в проливе МЧС-овским катером. Все в силе, нас отслеживают. Может я и параноик, но мне так спокойнее.

Вдруг прекращается эта адская турбуленция и мы влетаем в ровный мягкий воздух. Встречно-боковой с Азова на Черное море и восходящий поток над всем проливом! Уменьшаю газ, чтобы оставаться на этой высоте. Отлично! Паромы, сухогрузы и прочие кораблики сверху кажутся игрушечными, сам пролив не настоящим и море может быть совсем не море? Жужим дальше, пролетели косу, теперь лиманы.

Утреннее солнце отражается в водных поверхностях прямо по курсу и кажется что вся земля, весь Краснодарский край состоит из сплошной воды.

Там где кончаются лиманы, начинаются рисовые

заливные чеки. Сезон дождей превратил землю в одну сплошную лужу и если предположить необходимость посадки здесь, то взлететь уже точно не выйдет. По привычке на всем маршруте просматриваю запасные площадки и грустно представляю как можно сесть в жижу грунтовок между рисовых чек. Нет, летим же хорошо, ниже стараюсь держаться, тут встречный ветер меньше и путевая скорость иногда увеличивается до 70 км/ч, а так около 65 держится, это при воздушной 95 км/ч.

Против ветра так будем лететь долго, гораздо дольше, чем планировалось. Но обратного пути нет, других дат тоже. Летим здесь и сейчас, удовольствие растягивается. Уровень топлива неуклонно снижается, его может и хватит до Варениковской, но до Адагума точно не хватит, так что будем садиться для дозаправки из резерва. Пролетая над полями вижу неплохую грунтовку, но при ближайшем рассмотрении с метра высоты приходится признать ее негодной. Грязь, колея, лужи. Делаю проход над второй грунтовкой. Та же история. Вижу недалеко в полях бодро промчался жигуль по дорожке, перелетаю туда и да! Вполне приемлимая грунтовка с не очень высокой культурой по обочине. Сели.

Выползаем из мотодельты толстые и неповоротливые, как панды. Поверх нормальной одежды еще теплые штаны, куртки, по карманам которых распахан весь набор путешественника. Дозаправка и снова взлет.

Уже недалеко Адагум, лететь против ветра на такой малой высоте вообще не скучно, постоянно картинка меняется, а лететь над местами, где никогда раньше не доводилось летать – это вообще удовольствие!

Подлетаем к площадке Варениковская, обозначенной на maps.aora.ru как заброшенная АХР, где мы изначально собирались дозаправиться из резерва. Еще издали замечаю колонну грузовых машин прямо на взлетке, несколько шеренг людей и принимаю правее с мыслями «как хорошо что мы уже дозаврались».

Тут Володя замечает вертолет, похоже он нас тоже заметил, потому как изменил траекторию и теперь снижается в нашем направлении. Снижаюсь с 200 метров до 30-ти, отклоняюсь на юг, могла бы спрятаться за дерево, уже сделала бы это, но военный Ми-8 преследует нас и начинает обходить справа, сближаясь. Отворачиваю левее, пытаюсь избежать сближения, но он опять обходит справа и не дает свободы маневра. Вынуждена уходить еще левее. Кручу левую спираль, он стоит на внешней дуге. Если он хочет, чтобы я села, то тут некуда сесть, если хочет меня долбануть струей, то сейчас это свершится. Кручу головой, пытаюсь срочно придумать что делать, тут Володя сделал единственно верный жест в адрес пилота вертолета и тот сразу одумался и поле-

тел по своим делам.

В состоянии отходняка от такого стресса прилетаем в Адагум. Здесь нас ждали!!! И принимают как дорогих гостей, дельтик запаркован в ангар и заправлен на следующий этап маршрута, который мы планируем стартовать в 17-00 на стихании встречного ветра. Аэродром Адагум произвел очень большое впечатление. Здесь и спортивные полеты планеров, аэробуксировка, и отличная асфальтовая полоса, рядом грунтовая с выкошенной травой, гостиная с кухней и душем, а также радушные хозяева и сотрудники аэродрома.

Чуть позже нас прилетел на Цессне-172 Шевчук Сергей Николаевич из Евпатории и ребята на Сигмах из Москвы. Они обсуждали как дальше лететь вместе на Юцу, а мы тихоходные сверхлегкие будем потихоньку жужжать по своей программе. Ребята улетели в обед и мы были уверены, что они одним перелетом до Юцы, но, как оказалось позже, по погоде им пришлось отклониться севернее маршрута и сесть в Черкесске переждать дожди и низкую облачность с туманом.

А мы тем временем взлетели в Майкоп. Сергей Шевчук дал нам координаты Германа Феклистова – мотодельтика из Майкопа, который гостеприимно выразил готовность нас вечером встретить, запарковать у себя и пустить переночевать. Координаты его площадки вбиваем в GPS, на карте перерисовываем маршрут и вместо Псебае летим к Герману. Это чуть ближе и почти по линии пути.

Местность меняется. Равнина и сельхозполя уступают место холмам, покрытым лесами. А ветер по-прежнему встречно-боковой. Скорость путевая 65 кмч, Володя шутит, что мы летим как на мопеде. Я слегка переживаю, так как с такой скоростью мы прилетим в Майкоп после заката и посадка на незнакомую площадку будет в условиях сумерек. Пытаюсь лететь быстрее, но крыло без триммера и лететь быстрее действительно чисто физически. Володя сменяет меня периодически и в целом летим не уставая. Пытаюсь держаться ниже и ближе к рельефу, чтобы уменьшить встречную составляющую, но все равно протискиваемся сквозь пространство мучительно медленно. Деревья плотно стоят ковром и каждое дерево мы успеваем рассмотреть в подробностях. Мозг по-прежнему пытается искать резервные площадки, но находит один лес, изредка с проплешинами в виде более редкого и низкорослого, но все равно леса. Становится немного не по себе. Может это паранойя, но равномерный гул мотора уж не кажется столь равномерным, может это шлем искажает звук при разных поворотах головы? Лечу напряженно вглядываясь в лес и вслушиваясь в работу двигателя.

Солнце движется к закату, нам очень надо уже долететь, но мы все еще над лесом. Перестали с Володиёв обмениваться фразами, каждый думает о

чем-то своим глядя на этот бесконечный лес.

Солнце перестало освещать экран GPSa, оглядываюсь на запад, оно село. Мы уже где-то рядом, совсем близко, Герман сказал, что прокосил траву, сверху должно быть видно. Перелетаем очередной лесистый хребтик и вот она долина! Вот населенный пункт, и по GPS мы над точкой, но полосы не вижу. Кружусь над точкой, еще достаточная видимость, но не угадывается полоса. В низинке штиль и можно в принципе и на некошеное поле сесть, но продолжаем выглядывать полосу. Тут мы заметили около забора людей, которые нам махали руками и поняли, что полоса шириной в колею, расположенная каким-то чудом впритирку с ЛЭП - это и есть наша взлетка. Какая неожиданность! Садиться надо вплотную вдоль столбов, причем у меня крыло 17 квадратов, а оно с большим размахом, чем стандартные 14ти-метровые моторные крылья. Захожу аккуратненько практически цепляя правым колесом некошеную траву и да! От левой консоли еще метр пожалуй до столбов оставался, хотя Володя говорит пол-метра.

Герман с супругой Элей нас встретили замечательно! Все темы обсудить, все байки рассказать, все дельтапланы повспоминать за ночь просто невозможно. Мы звали Германа на слет тоже. Он такой, он может и прилететь, тем более, что до Юцы осталось чуть более 200 км.

И вот мы утром стартуем на Юцу, невзирая на низкую облачность, привычно встречный ветер и откровенно плохой прогноз. Лететь через лес уже более обыденно, но все же неприятно, тем более что между низкой сплошной облачностью и лесистым повышающимся рельефом чувствуешь себя зажатым в тиски. Очевидно, что с такой низкой базой мы на Юцу сейчас не попадаем. Перебываем навигатор на Черкесск, где по слухам уже сидят в ожидании летной погоды несколько самолетов из Москвы и наш Сергей Николаевич.

Погода портится. Низкие языки тумана стелятся по земле, а чуть выше низкая сплошная облачность сидит на вершинах рельефа. Пахнет дождем.

Черкесск отменяется, летим на ближайший аэродром.

Перебываем навигатор на Псебай, это ближайшая пригодная для посадки площадка, продолжаем под кромкой облаков и серыми космами просачиваться к Псебаю. Рельеф приходится огибать, ощущения движения в лабиринте, где не знаешь, что будет за поворотом. Володя говорит, что мы уже близко и действительно, обогнув очередную гору на высоте 150 м над рельефом и касаясь нижней кромки, мы увидели аэродром. Сели и парковались уже под моросющим дождем, погода окончательно испортилась. Созвонились с ребятами, они застряли в Черкесске и тоже вынуждены ночевать там.

А места здесь красивые! Уже предгорья, высота площадки 630 метров над уровнем моря. Рельеф

представляет собой множество долин вдоль горных рек, стекающих с высоких гор. Населенные пункты расположены в долинах этих рек и далее по нашему маршруту нам предстоит лететь с видом на Большой Кавказский Хребет, вершины которого в снегах и ледниках не тают даже летом. А дальше мы увидим Эльбрус. Но все это завтра, а сегодня дождь и низкая облачность.

Гостеприимные хозяева аэродрома разрешили нам остаться переночевать в комнате метеослужбы и мы уже нагулялись по окрестностям, обсудили достопримечательности и хотели уже заняться ужином, как приехал на аэродром местный мотоделтапланерист Борис Цаплин. Он повез нас к себе домой и нам довелось познакомиться с этим интереснейшим человеком, умельцем с золотыми руками и замечательным пилотом-инструктором.

Борис – человек-легенда. Он летал с первыми советскими дельтапланеристами, одним из первых освоил дельталёт и подготовил множество пилотов и спортсменов. На досуге Борис своими руками восстанавливает раритетные автомобили в полностью аутентичной манере, сохраняя историческую ценность экспонатов. Командирский Газ-66 выглядит как будто он только что сошел с конвейера Горьковского автозавода. Двигатель завелся с пол-оборота! Мотоцикл мы увидели в процессе подготовки к сборке. Каждая деталь подготовлена, прогрунтована и покрашена.

А вечером мы смотрели многочисленные видеосъемки полетов Бориса к красивейшим местам Адыгеи. Это и полеты над руслами горных рек, и над ледниками, и над высокогорными плато. Поэзия горного полета захватывает даже с экрана, а завтра мы полетим туда сами. Борис рекомендовал подниматься чуть выше разрешенных 300 метров над рельефом, чтобы не попадать в приземную турбулентцию связанную с суточным циклом горно-долинных ветров. Так что будем держать 300 не над точкой под собой, а над вершинами хребтов, которые будем пересекать. Так и значительно проще – не надо постоянно то набирать, то сливать высоту.

Утро. Короткие сборы, прогрев, взлет. Леса, предгорья Кавказа, красоты необыкновенной Кавказский Хребет промелькнул справа в разрывах облачности. Набираем высоту одновременно с повышающимся рельефом.

Все же мне тогда не показалось, обороты двигателя действительно плавают, очевидно не выходят на максимал, тенденция усугубляется. То проваливаются обороты до 3100 по тахометру, то взывают до 4000 при одном положении РУДа. На максимал вообще движок не выходит. Черт, так дальше лететь не выйдет. Надо выбирать площадку и садиться, пока еще жужжит хоть как-то. На максимальном газу с

переменным успехом то набираем высоту с 1 м/с скороподъемностью, то снижаемся 0.5 м/с. И это на полном газу! С трудом наскребая 1300 над морем, под самую нижнюю кромку облачности высматривая подходящие площадки для посадки.

Мы садимся рядом с небольшим поселком буквально на 30 дворов. Земля раскисшая, настроение тоже. Топаю с печальными мыслями о засорении входа во вторую камеру карбюратора, о том, что для промывки придется снять крышку карба и негде потом взять материала чтобы высекать паронитовую прокладку, про то что инструмента с собой не взяли никакого, и про то что похоже здесь зимовать придется. В таком настроении дохожу до крайнего двора, где на мой вопрос «где можно найти карбюраторщика?» молодой парень говорит: «Ща батю позову». Выходит отец семейства Василий и разводит руками: «я в вашей авиации ничего не понимаю», оказывается он видел наш заход на посадку. Я ободряю: «да у нас там автомобильный двигатель 80-х годов, Вы хоть посмотрите, пожалуйста!». Василий не спеша открывает гараж и мне открывается вид на три стены ангара сверху-донижу увешанные различными ключами, съёмниками, электроинструментом, газосварка, электросварка и многое чего я еще не успела рассмотреть. Он взял набор инструментов и мы пошли колдовать с мотоделтой.

Честь и хвала русским умельцам! За полтора часа не только была проведена диагностика, но и устранена причина неисправности! Кстати на карбюратор я зря грешила, оказалось испортилась искра из-за пригара внутреннего контакта трамблера по причине пробитого конденсатора. У меня в эту сторону и фантазии бы не хватило.

Прогазовали на земле, убедились что движок в полном здравии, поблагодарили Мастера и двинулись дальше. В своем движении на восток пересекаем множество долин горных рек, текущих от Кавказского Хребта на юг. Перелетаем повышения рельефа под самой кромкой 80% облачности. Чем ближе к цели, тем выше предгорья, а нижний край облаков на 1350 метрах. Высокогорье местами доходит до 1300. Ветер привычно встречный, но уже ни капли не скучно под космами отмахиваться от полуденной термички, просачиваться приходится в узкий промежуток между землей и небом.

Силы уходят, прошу Володю подменить меня, но с заднего кресла он не справляется с турбулентцией, приходится махать в четыре руки. Так конечно легче, чем в одиночку, но все чаще приходят мысли попробовать выскочить выше одеяла облаков, тем более есть разрывы. Пока еще благоразумие удерживает от такого решения, движок хоть и поет как молодой, но не хочется оставлять себя без запасных вариантов.

Так проходит час напряженной борьбы под кос-

мами облачности с сильным встречным ветром в четыре руки. Устала ощутимо, надо что-то менять. Даю полный газ и вкручиваюсь в просвет облачности. Набрав, наконец, выше одеяла, удивлению нет предела! Вижу правый край облачности совсем не далеко от нашего курса. По-прежнему выше облаков смещаемся над краем облачности и вот можно расслабиться. Воздух почти спокойный, земля хорошо просматривается, а впереди уже виднеется...Кисловодск! Ура! Вот они Кавминводы! Спрыгиваем с облаков в долину Кисловодска, только здесь земля видит солнце практически круглый год. Вокруг до горизонта на земле нет ни одного светлого пятна, но сам Кисловодск купается в лучах солнца. Облачность низкая, лететь на Пятигорск по прямой не получается, так что отклоняемся левее, ближе к Ессентукам. Мы уже в прямой видимости Пятигорска, но ни Бештау, ни Юцу не видно и не понятно какая видимость на аэродроме Юца. Запрашивать Юцу не стали, поскольку аэродром Ессентуков уже рядом. Ессентуки сверху - как книга детских воспоминаний. Вот озеро с островом, где нас с братом учил плавать дедушка, вот парки с ручными белочками, а вот и ДОСАФовский аэродром, на котором мы в детстве запускали воздушных змеев и резиномоторные самолетик, вот сюда мы и сядем. Здесь я родилась и здесь меня ждет любимая тётя.

Паркуемся, докладываемся и с удивлением обнаруживаем, что наш трехдневный перелёт еще не самый медленный в мире! Оказывается Сергей Николаевич и москвичи на Сигмах все это время ждали в Черкесске когда Юца откроется и только получили добро на вылет. Прыгаем в автобус и через две остановки мы дома.

Вечером перелетаем на Юцу и вот мы на аэродроме! Слет сверхлегкой авиации собрал самолетчиков со всей Европейской части России, некоторым пришлось лететь как и нам несколько дней. Атмосфера романтики полётов и встреча с единомышленниками. Концерты живой музыки от авиаторов, сольный концерт Вадима Захарова, ну и конечно полеты!

Ранним утром под звук прогревающейся цессны выхожу с кружкой кофе на лётное поле посмотреть кто взлетает. На полосе четырехместная Цессна-182, кабина которой открывается и мне явно машут рукой. Подбегаю узнать что случилось, может передать кому-то что-то надо? За штурвалом Эдуард Лосев говорит: - быстро залезай! Одно место сзади как раз свободно! Я вскакиваю и мы пошли на взлет, все внимание на полную кружку горячего кофе и мне удалось её не расплескать.

Уже после отрыва спрашиваю «а куда мы летим?» и получаю ответ «на Эльбрус»!!! AAA!!!

Я уже отказалась от мысли облететь Эльбрус на мотодельте, движок не адаптирован под работу при

отрицательных температурах, да и одежды на -10 С мы не брали с собой. А тут мы летим на Эльбрус! В отапливаемом салоне мощного самолета, которому перемахнуть 6000 не составит труда! По мере приближения к цели становится очевидно, что нам повезло с погодой. Отличная видимость и легкая турбулентция. А шикарные пейзажи, сравнить которые не с чем, чередуются один за другим. Пролетаем над ущельями, предгорья сменяются подножием величайшей вершины в Европе. Снежные откосы наводят на мысли, что тут сходили лавины, а совсем недалеко по узенькой тропинке след в след топают вверх альпинисты. Мы пролетаем совсем близко и машем друг другу руками. Поневоле задумываться начинаешь каких усилий им стоит это восхождение и сколько еще предстоит одолеть. Кажется даже помахать нам рукой это непозволительная роскошь растрачивать усилия зря. А до вершины еще километр.

Облетаем Эльбрус уже третий круг любуясь склонами и скальными массивами, чувствуем себя букашками по сравнению с грандиозным творением природы. Начинает появляться облачность, значит нам пора возвращаться. Мы почти прикоснулись к снежному исполину, впитали в себя его красоту и величие. Это место силы и теперь нет ничего невозможного в жизни.

Вернулись на аэродром мы как раз на сборы в авиационную экскурсию по Кавминводам, которую Сергей Теплых организовал для нас. Самолеты после взлета выстраиваются строем и летят вслед за Цессной Сергея, а он на общей частоте рассказывает про все достопримечательности этого удивительного края.

12 июня – день России!

Празднуем групповым пилотажем. Полеты с флагами и дымами, концерт бардовской песни, душевная атмосфера и вид на огни ночного Пятигорска. Хочется сюда возвращаться снова и снова.

Пора планировать обратный перелет.

Ставлю Володе задачу проложить маршрут севернее: по равнинам и в облет Адыгейских лесов. И, о чудо! Маршрут с обходом Краснодарской зоны севером оказался всего на 70 км длиннее, чем проложенный по прямой, зато намного проще по рельефу.

В прогнозе на ближайшие дни дожди и туманы, надо постараться уйти на равнину до ухудшения погоды в предгорьях, так что решаем стартовать на полдня раньше намеченного, жаль, но пропускаем закрытие праздника.

Пятигорск, Юца, мы еще вернемся!

Наконец-то ветер попутный, турбулентция слабая, под нами пролетают поля и дороги, скорость по GPS 120-125 кмч. Сказка! Летим северным маршрутом на Псебай, где нас уже ждет Цаплин Борис. С равнин ныряем в долину, окруженную горами и через 20 минут мы у Бориса. Его ангар и полоса на километр юж-

нее аэродрома Псебай, заруливаем сразу в полном сборе в ангар, где стоят еще 4 мотодельтаплана, а можно разместить и вдвое больше.

Вечер, горы вдали, шкворчат на углях колбаски. Вот она авиационная романтика: быть вдали от дома как дома, ночевать в ангаре и первым делом утром любоваться на мотодельты, предвкушать новые впечатления и делиться с единомышленниками новыми планами. Счастье вокруг, снаружи и внутри нас, хочется запомнить все в мельчайших деталях и никогда от себя не отпускать.

Ранним утром быстро собираемся под явно собирающийся пойти дождь и успеваем улететь до дождя. Идем по маршруту постоянно отклоняясь в попытке облететь очередной заряд дождя. Ветер по-прежнему попутный, впереди висят занавески дождей и, протискиваясь между ними, ловим капли дождя на визоры шлемов. Когда капли на стекле мешают смотреть, достаточно повернуть голову вбок и набегающий поток мигом смахивает все капли. Это еще не дождь, а маленький дождик, нам под ливень попадать категорически не хочется. Впереди сколько глаз хватает сплошная пелена дождя, уклоняться уже некуда, занавески плотно зашторены. Мы уже подлетаем к Пластуновской, похоже успеем до ливня.

Делаю проход над полосой, ветер боковой от ангара и довольно сильный, решаю садиться на грунтовую рулежку в торце площадки. Заруливаем под деревья под уже начинающимся дождем, успеваем припарковаться и зачехлить движок. Рядом останавливается авто, из него выходит молодой человек и спрашивает: «Вы Маша?». Я, конечно, Маша, но как так? Мы здесь никогда раньше не были. Оказывается это местный дельтапланерист Андрей и у нас много общих знакомых, от которых он обо мне все знает и как только увидел в небе розовую мотодельту, сразу поехал на аэродром встречать.

Пока идет дождь так здорово попить горячего чая в хорошей компании, потравить лётные байки, поделиться планами... Между тем дождь закончился и Андрей нас отвез обратно на аэродром. О ужас! Куча машин, людей, в том числе полиция. Черт! Мы влипли. Оказывается это не заброшенный аэродром, а аэро-клуб «Кубань». Охрана вышла после дождя и обнаружила на краю аэродрома мотодельту, они и вызвали участкового. Пришлось объяснить ситуацию, предъявить все документы и извиниться. Да и руководство аэродрома сменило гнев на милость, нам разрешили переждать непогоду, а, поскольку дожди зарядили на целый день, мы решили улетать на следующее утро.

Володины друзья подъехали из Кореновска на машине и доставили нас в гости к его дочке Татьяне с семьей. Внучки не сразу узнали дедушку в бороде, раньше они его видели только выбритого.

Раннее утро. Отшвартовываемся. Прогрев, старт. Держим курс на Адагум. Ветер попутный, но уже слабее, под нами пролетают поля, пересеченные лесополками, Краснодарское водохранилище посмотрели,

дальше опять поля. Кубань — ни клочка необработанной земли. С сельским хозяйством у нас в стране все в порядке!

В Адагуме нас уже заждались, делимся впечатлениями от Пятигорска, от авиаслёт. И конечно жарим грибы, они тут растут строго вокруг колдуна, то есть это настоящие лётные шампиньоны. Нас тут так душевно встречают, да и прогноз по маршруту на сегодня печальный, так что перелетать пролив мы решаем на следующее утро, а здесь лучше остаться переночевать. В пути накопились некоторые технические недочеты, которые нам профессионально устранил местный авиатехник Сергей. Теперь моя мотодельта снова запускается от стартера, а не от винта.

Финальный перелет в Крым.

До него уже рукой подать! Три часа пожужжать и дома! Ранний подъем, прогрев и полетели. Постепенно легкая дымка превращается в ощутимую пелену, затем в ощутимый туман. Туман становится гуще и, по мере приближения к лиманам, видимость портится до неприличия. Решаю переждать в поле. Проход над грунтовой — препятствий нет, камыш по краям дороги не сильно высокий. Со второго захода садимся. Тишина, молочная пустота, никаких звуков цивилизации. Хочется запомнить это ощущение невозмутимого спокойствия, эти цветы в траве, это чувство приближения к дому. Пока пережидаем туман, прозваниваю в Керчь. У них безоблачное небо и почти штиль. Туман потихоньку начинает приподниматься, взлетать уже можно, так мы и сделали. Сразу полный газ и пробиваемся выше тумана, который оказалось стелется до 250 метров. Где-то под нами лиман, но над снежной равниной низкой облачности об этом только догадываемся. Постепенно появляются разрывы в тумане, по мере приближения к проливу облачность рассеивается и вот мы над Керченским проливом с видимостью миллион на миллион.

Восточный Крым так разительно отличается от Кубани. Степи до горизонта с пожелтевшей травой и ветряки. Картина для кого-то была бы неприглядная, но у меня всё в душе поет. Мы уже почти дома. Здесь я знаю каждую дорогу. Видим Каменское и Арабатскую стрелку. Здесь когда-то я училась кататься на кайте и прошла 100км кайт-марафон. Видим Приморское и завод «Море», на этом побережье Черного моря мы летаем в бризу на безмоторных дельтапланах. Вот новая подстанция с сетью высоковольтных линий.

А вот и Гора и Кара-Даг на горизонте. Этот вид мы видели тысячу раз, но и в сотысячный раз хочется обнять единственное место на планете, где у людей вырастают крылья.

Нас ждут! Мы дома! Танцы около ангара, море впечатлений и счастья! Этот перелет завершился и есть уверенность, что впереди не менее интересные приключения, знакомства с замечательными людьми, все это в наших руках, и даже небо.

Мария Гимадиева, пилот дельталёта. 2016 год

Спутниковый мониторинг транспорта

- ⊙ контроль скорости, местоположения и направления движения транспортного средства
- ⊙ контроль уровня и расхода топлива
- ⊙ идентификация и учет рабочего времени водителя
- ⊙ дистанционное управление устройствами и системами транспортного средства (блокировка двигателя и др.)
- ⊙ считывание данных с CAN-шины
- ⊙ тревожная сигнализация и др.



Разработчик и производитель оборудования
для спутникового мониторинга



+7 (342) 2-111-500 / sale@neomatica.ru / neomatica.ru

vk.com/neomatica ⊙ facebook.com/neomaticateam ⊙ instagram.com/neomatica ⊙ twitter.com/neomatica

Драгонфлай Александра Мусийко



аэрокрым.рф

aerocrimea@gmail.com

2016